CHE FINE FARÀ IL LAGO DI GARDA?

SOPRAVVIVERÀ IL LAGO AL 1984?

Con oltre undici milioni di presenze stagionali, il lago di Garda è uno dei poli turistici più frequenti d'Europa. A sua volta, il Veneto è prima regione turistica d'Italia e contribuisce, per quasi il 20%, all'intero "volume" delle presenze e del reddito turistici del nostro paese. A parte, quindi, ogni considerazione ecologica in senso stretto, la salvezza e la valorizzazione del lago di Garda rappresentano un interesse economico decisivo per l'Italia e per il Veneto, una delle poche "industrie" che continuano a "tirare". Per questo, le lotte ecologiche sul Garda hanno sempre avuto un'esemplarità particolare, perché "chiamate" a coniugare insieme in modo diretto la difesa ambientale e la prospettiva economica immediata.

Così è stato per **la mobilitazione contro i motoscafi** *che ha coinvolto la stragrande maggioranza della popolazione gardesana, anche ceti sociali di per sé non proprio "alternativi" come gli albergatori e determinati operatori turistici. Il fatto che, come diciamo a parte, lo sbocco legislativo sia stato assai inferiore alla qualità della richiesta ecologica della gente, non toglie valore ad una lotta lunga e significativa, che ha creato "cultura ambientale" e aperto, a sua volta, nuovi squarci ad altri temi ecologici rilevanti.*

Infatti, mentre già si stanno "affilando...i volantini!" per una massiccia campagna contro la navigazione a motore per la prossima estate, è già oggi in corso un grande dibattito sul **collettore** *e sul* **depuratore** *delle acque fognarie: nato per l'esigenza dell'industria turistica, cioè l'acqua, il collettore si è progressivamente rivelato una colossale operazione di dubbio spessore tecnico e di sicuro "affare" speculativo (grosso modo per gli stessi personaggi che vogliono mantenere i motoscafi).*

Gli stessi "schieramenti" si fronteggiano anche per il terzo "nodo" cruciale dell'area, e cioè **la costruzione della "Seconda Gardesana"**, *una strada che dovrebbe raddoppiare la viabilità correndo a monte del lago, in pratica nel perimetro stesso del futuro Parco del Monte Baldo le cui propaggini, come si sa, si bagnano nel Garda. Anche a questo proposito, vi sono forti contraddizioni tra gli stessi ceti dominanti ed una oppozione molto estesa tra la gente e gli ecologisti.*

SECONDA GARDESANA STRADA SPIANATA ALLA SPECULAZIONE.

Costruita tra il 1929 e il 1933, la Gardesana Orientale (S.S. 249) è la strada che unisce Peschiera a Riva costeggiando, salvo qualche tratto interno ed alcuni chilometri in galleria a nord, tutta la sponda veneta del Garda. Presentata come un'opera esemplare dal regime fascista (si ricordi che, negli stessi anni, Gabriele D'Annunzio si oppose all'analoga realizzazione della Gardesana Occidentale sulla sponda lombarda), la Gardesana fu il primo massiccio sventramento delle rive naturali del lago e, sia pure in misura non confrontabile con quella dei decenni post-bellici, segnò l'avvio di quegli insediamenti edilizi che oggi fanno della costa veneta la "riviera degli olivi di cemento".

Le consuete, presunte "esigenze" della motorizzazione (con un T.G.M. estivo "dichiarato" di 20.000 autovetture tra Castelnuovo ed Affi) hanno spinto molti amministratori, con il sostegno corale degli speculatori edili, a pretendere il raddoppio della strada statale. L'A.N.A.S. ha progettato un itinerario che prolunga di circa 41 Km. la superstrada Castelnuovo-Affi, (la terza direttrice autostradale su una linea di poche migliaia di metri, parallela alla Gardesana e all'autostrada del Brennero, nonché a tre quattro altre strade provinciali!) fino a Malcesine. Abbandonato il progetto per la crisi petrolifera, nella Conferenza Interregionale sulla Viabilità Gardesana (Riva, 26 marzo 1983) i "responsabili" della Comunità del Garda (l'associazione promozionale dei Comuni delle tre Regioni), l'Assessore ai lavori pubblici della Provincia di Verona e l'Arch. Lucat (il tecnico d'oro del potere edil-stradale veronese) hanno inventato una "variante" che-partendo da Affi via Albisano- giungerebbe fino a Pai tra Torri e Brenzone.

Si tratta di un progetto pazzesco che "raddoppierebbe" non tanto la Gardesana Orientale (a ciò basterebbe, per due-tre mesi soli mesi reali di traffico, la razionalizzazione dell'esorbitante viabilità esistente), quanto le possibilità di nuove lottizzazioni e di nuove avventure edilizie infaccia al Garda; senza contare che il tracciato solcherebbe le zone a destinazione agro-silvo-pastorale del Parco del Baldo, squarciando zone di territorio finora miracolosamente sottratte alle colate di cemento.

Contro la riesumazione della "Seconda Gardesana" sono mobilitati non solo i gruppi ecologici, ma anche la stessa Comunità del Baldo (a maggioranza D.C.) e diversi comuni (tra cui Costermano, nel territorio del quale un viadotto sventrerebbe la splendida Valle dei Mulini) che hanno tutti sottoscritto mozioni di "rigetto" del piano speculativo e dissestante.

TUTTI GLI INQUINAMENTI DEGLI ORDIGNI NAUTICI.

L'inquinamento assoluto: il rischio mortale.

Il motoscafo impedisce ogni altra attività nell'acqua: balneazione, l'esposizione su materassino, vela e canottaggio. Ad ogni stagione si verificano incidenti, anche mortali. Impossibile il "controllo" di polizia: ci vorrebbe una flotta per contrastare l'enorme numero di natanti a motore.

L'inquinamento da idrocarburi.

Un motoscafo scarica dal 10 al 20% di ogni litro di combustibile impiegato; un fuoribordo da 20Hp consuma oltre 8 litri di miscela l'ora, dunque scarica in un'ora quasi due litri di benzina miscelata: "Un litro di olio minerale, o di un qualunque derivato dal petrolio, perduto sulla superficie dell'acqua forma una pellicola su almeno 3.000 mq. di acqua" (prof. A. Cavicchioli, università di Ferrara); un 180 Hp in un'ora di navigazione ricopre, dunque, quasi 24.000 mq. di superficie. Le conseguenze sono di tipo fisico (la pellicola screziata e il cattivo odore che sconsigliano la balneazione) e di tipo biologico con immissione di piombo nella carne dei pesci e nella catena alimentare. Se al motoscafo si applicasse la legge Merli esso...non potrebbe neppure scender in acqua: il limite del piombo (0,1 mg/1) è superato, così come per i fenoli e i solventi che dalla Merli sono richiesti assenti.

L'inquinamento acustico

Ovviamente il rumore del motoscafo va riferito alle caratteristiche ambientali di chi è in vacanza, non di chi si trova in un'autostrada; perciò il livello sonoro di 80 d(B)A, riscontrabile a 25 m. di distanza, diventa insopportabile poiché inserito in un rumore di fondo che si suppone (in vacanza!) modesto. Non è un caso che il livello di sordità sia diverso da paese a paese (80 decibel in Urss, 85 in Usa e Germania) a seconda del contesto ambientale cui lo si riferisce.

L'inquinamento assoluto: la distruzione dei pesci.

Il periodo ottimale per la pesca sul lago è da giugno a settembre: giusta la "stagione" degli ordigni nautici! Questi rompono le reti con le eliche, frastornano i pesci, sconvolgono l'area di frega bloccando l'impulso a deporre le uova, e, con la turbolenza delle acque, mantengono in sospensione una grande quantità di particelle non commestibili per cui i giovani pesci allo stadio larvale sono privati del "boccone giusto" costituito dall'alimento planctonico — stanno infatti scomparendo planctofaghe (coregone, albarella) ed altre fitofile (luccio, persico, tinca).

SPLENDORI E MISERIE DI UNA LEGGE "ECOLOGICA".

La campagna contro i motoscafi privati sul Garda ha un precedente rilevante: alla fine degli anni '60, i programmatori dello "sviluppo illimitato" proposero di usare il lago come terminale di un unico canale navigabile che unisse Riva di Trento, attraverso il Mincio e il Po, all'Adriatico. Contro le bettoline, che avrebbero dovuto solcare il Garda per rifornire le zone "industriali", si registrò una vera sollevazione popolare con dibattiti e anche blocchi stradali, finché il "piano" venne abbandonato.

LA CARICA DEI 6.000.

Si moltiplicavano invece, negli anni del "boom", i motoscafi: molti "stanziali", e moltissimi trainati a rimorchio direttamente dal nord Europa. Non è stato possibile calcolare il numero preciso (anche per il rifiuto dei cantieristi di "denunciare" gli scafi ospitati — due-tre milioni di rimessaggio per stagione — nei cantieri), comunque essi ammontano a non meno di 5-6.000, e vengono naturalmente impiegati solo d'estate e, dunque, in momenti contemporanei e soprattutto nel Basso Lago: una presenza spropositata per una superficie di 370 Kmq.!

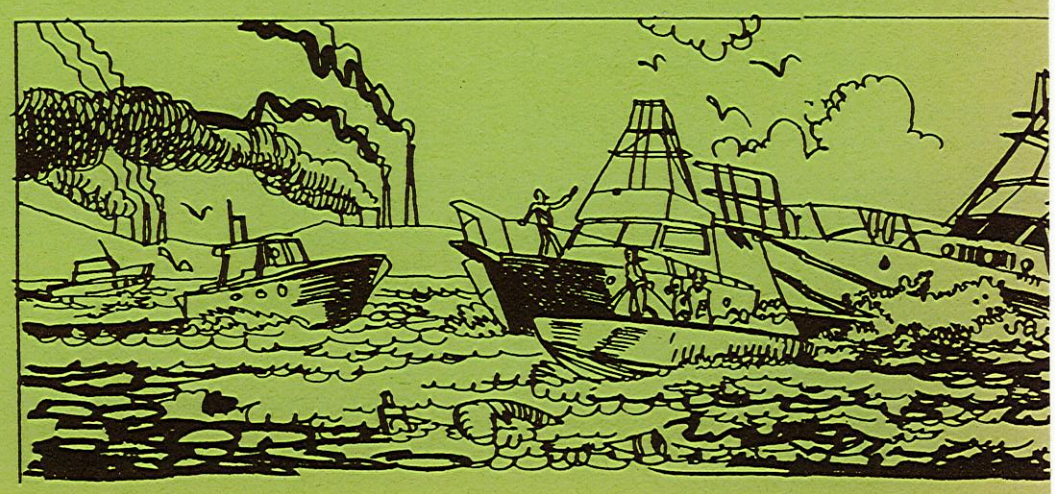
Per questo ad ogni estate si verificano numerosi incidenti, anche mortali, senza contare che il motoscafo "invade" gli spazi ed impedisce ogni altra attività dalla balneazione alla vela. Così i cittadini dei Comuni rivieraschi veneti si organizzano per combattere questa presenza inutile e dannosa; gli stessi amministratori locali recepiscono questa esigenza, e nel 1977 il Comune di Lazise prima, quello di Malcesine subito d'accordo prendono l'iniziativa per giungere ad una "regolamentazione" della navigazione privata a motore.

LA NECESSITÀ DELL'ABOLIZIONE.

Sarà, tuttavia, la constatazione che la regolamentazione è impraticabile a spingere, nel 1978, il **Coordinamento dei gruppi per l'abolizione della navigazione a motore sul lago di Garda** *— costituitosi con obiettivi di dibattito e di vigilanza ecologica — ad elaborare una proposta di legge di iniziativa popolare regionale per l'abolizione integrale dei motoscafi privati. Raccolte nell'estate del 1979 oltre 6.500 firme quasi tutte nei soli Comuni gardesani, la legge approda a Venezia accompagnata da un generalizzato consenso popolare e da molteplici supporti, culturali, della stampa, dei mezzi di informazione, degli stessi turisti stranieri.*

Solo nel giugno 1981 (un anno e sette mesi di ritardo rispetto ai termini di legge) il Consiglio regionale del Veneto approva una legge che non abolisce la navigazione a motore (e dunque rigetta quella di iniziativa popolare), ma introduce elementi "gestibili" per ulteriori iniziative: il principio della possibilità di introdurre, in futuro, più drastici divieti non esclusa l'abolizione radicale; il divieto di navigazione, entro il 1985, per gli entrobordo con potenza superiore ai 25 Hp e per i fuoribordo oltre i 10 cavalli; la velocità limitata ai 30 Km. orari; una fascia di rispetto di 500 metri dalla costa.

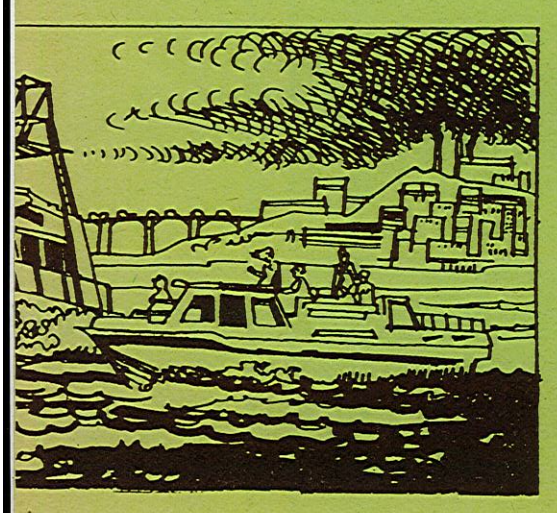
Tuttavia queste norme bastano a scatenare una campagna di stampa (finanziata dall'Assonautica e condotta soprattutto dal "Corriere della Sera"



che sforna articoli infuocati) e a provocare interventi "sostanziosi" presso il Governo perché la legge regionale non sia "vistata". Così avviene: un documento degli industriali nautici del 26 giugno, viene fatto proprio nella sostanza delle "argomentazioni" dal Commissario di Governo che il 17 luglio "boccia" la legge per "incostituzionalità", mancando un'intesa fra le regioni "gardesane".

Di fronte all'intimidazione "legale" del potere centrale, l'intero Consiglio regionale decide di riproporre la legge così com'è, nella sua validità costituzionale ed ecologica. Ma i "signori della motonautica" nel frattempo sono andati "all'abbordaggio" delle forze politiche tradizionalmente più vicine ai loro "bisogni": nonostante in Commissione ecologia si fosse deciso, all'unanimità, di ripresentare la legge, pochi minuti prima dell'approvazione ufficiale, il liberale Polo, propone... di "sotterrare" la legge per "tener conto" delle esigenze della Regione Lombardia (cioè, di chi vuole i motoscafi): esattamente le posizioni dell'Assonautica e del Governo centrale; liberali e democristiani, che di fronte alle richieste dei gardesani si erano pronunciati contro i motoscafi, ritornavano nei ranghi, tutto ricominciava da capo, fino all'approvazione della legge odierna (n. 52 del 2.11.1983) i cui contenuti riportiamo a parte.

Nel suo genere, comunque, la mobilitazione contro i motoscafi rimane una lotta ecologica esemplare, e non solo per il movimento verderosso veneto. Si è dimostrato che solo l'iniziativa dal basso può sollevare problemi reali; che quando l'iniziativa si trasferisce a livello istituzionale (e ciò resta, peraltro, inevitabile), la mediazione dei partiti tradizionali annacqua a vanifica le richieste popolari; che solo coniugando insieme lotta ecologica e lotta contro questa organizzazione dell'economia (nel nostro caso, l'industria motonautica) si possono realizzare obiettivi "pieni" che il movimento dal basso non può né deve delegare.



GARDASEE, PROVINCIA DI MONZA.

Cosa è rimasto della richiesta della popolazione del Garda di abolire la navigazione a motore sul Garda, nella "nuova" legge regionale n. 52 del 2 novembre 1983, concordata fra Lombardia, Trentino e Veneto come esigeva il Governo (e l'Assonautica)?

Praticamente nulla, come si ricava dalle norme principali:

1 — **Distanza dalle rive** (art. 6): i motoscafi non potrebbero navigare entro i 500 metri dalla costa, dunque, per esempio, non dovranno passare tra l'imboccatura di S. Vigilio e lo scoglio della Stella, tra la costa e le isole di Trimelone e degli Olivi; in particolare la fascia di rispetto può venir attraversata per la partenza a non più di 5 nodi e con una manovra perpendicolare alla riva.

2 — **La velocità** (artt. 7 e 11): oltre la fascia di protezione, i motoscafi non dovrebbero superare la velocità di 22 nodi (1852 × 22 = 40 Km. abbondanti), un limite da autodromo di Monza, considerando che sull'acqua il rapporto di velocità è almeno triplo rispetto a quello di terra, e che manovrabilità, possibilità di arresto e di conduzione (si possono affittare "bolidi" fino a 25 Hp senza patente!) sono assai precarie.

3 — **Sub** (art. 10): obbligo di segnalare la presenza mediante boa con bandierina rossa e di assistenza con unità di appoggio.

4 — **Sci nautico** (art. 12): può effettuarsi oltre la fascia di rispetto, in corridoi di lancio e in aree appositamente indicate dai Comuni.

5 — **Windsurf** (art. 14): sebbene sia necessaria una regolamentazione dell'uso delle tavole a vela, la legge impone puntigliosamente prescrizione (niente navigazioni notturna e non intralcio alla navigazione dei mezzi pubblici; divieto di portare persone e animali a bordo (!); obbligatorio il giubbotto di salvataggio).

6 — **Sanzioni** (art. 21): ridicole le "pene" pecuniarie per "titolari" di motoscafi il cui costo è, spesso, di decine di milioni.

7 — **...E per il Garda Trentino!** (art. 11): viene autorizzata la Provincia autonoma di Trento, per la zona del Garda di sua giurisdizione, a stabilire ulteriori divieti. I trentini, beati loro!, non hanno perso tempo ed hanno approvato una legge che abolisce la navigazione a motore, con il voto unanime delle forze politiche trentine. Questo articolo è l'unico che mantenga aperto lo spiraglio teorico di un'abolizione integrale per tutto il lago di Garda.

... E ADESSO LA JOHNSON DIVENTA COMITATO "LIBERO".

A Peschiera del Garda è riuscito a fiorire (mostro della natura) in questo autunno, un "Comitato di difesa della libera navigazione" per "mobilitarsi" contro la tremenda legge che ha consentito al Trentino di abolire i motoscafi nella sua porzione di lago. Un "comitato" popolare, della gente? Nessuna paura: lo stanno lanciando, attraverso i mass-media, personaggi, come dire?, "vagamente interessati": Mario Vassena, commissionario della Johnson, Cesare Casarola, commissionario della Riva, Emo Di Laura, agente in Germania di industrie nautiche italiane, Adriano Balboni, titolare della divisione nautica della BMW, Franco Manfredi e Giovanni Giuffré, piazzisti di motoscafi, nonché l'avv. Edoardo Facchinelli, vicepresidente dell'Assonautica. Più che un "comitato di difesa" ha tutta l'aria di essere un più grassoccio "comitato di affari": "liberi circolazionisti", insomma, con un 400 cavalli in banchina e via ad intascare e, naturalmente, ad inquinare se non, come talvolta è accaduto, ad uccidere.

UN GIORNALISTA CON L'ELICA IN TESTA.

Con la costituzione del **Coordinamento dei gruppi** contro i motoscafi, prende notevole slancio la campagna di informazione ecologica su tutta la stampa nazionale, locale ed anche straniera, tedesca e olandese in particolare.

In generale i giornali, salvo alcuni sostengono apertamente le posizioni dei cantieristi (tra i più "misurati" si notano **Il Giorno**, **Panorama** e **Repubblica**). **La Stampa** e soprattutto **Il Corriere della Sera** pubblicano interventi oltranzisti privi oltretutto della minima serietà scientifica.

Il titolare della rubrica nautica del quotidiano milanese, Franco Gonzaga, con "l'elica in testa" e il "mandato" dell'Assonautica in tasca, scrive (6.7.1981) dopo l'approvazione della legge nel solo Veneto che "le repubbliche marinare sono arrivate anche sul Garda", mentre dopo il passaggio della legge di intesa fra le tre Regioni (intesa già reclamata nell'articolo del 1981) si finge ancora insoddisfatto: "Che i motonauti sui laghi spesso si comportino incivilmente è piuttosto un problema di polizia. Speriamo che dopo la canicola, l'autunno porti consiglio. I laghi vanno rispettati, ma sulla base di una cultura anche ecologica globale, non per soprassalti di ingegno talvolta resi opachi dal caldo" (4.8.1983): ecco come il giornalone lombardo può ritornare, nella rubrica di un avventuriero della penna, "Il Corriere dello Zar".

IL BLUFF DEL "LAGO PIÙ PULITO D'EUROPA".

Da un paio di anni a questa parte, con intensità tambureggiante nella stagione estiva, le Giunte regionali della Lombardia e del Veneto hanno finanziato una campagna di "informazione" per presentare il Garda come "il lago più pulito d'Europa", fin da ora frequentabile anche dal naturalista più esigente. Si tratta, invece, di un bluff vergognoso, senza alcun riscontro obiettivo che non sia la petizione di principio per cui, ovviamente, chiunque si augurerebbe il Garda veramente disinquinato.

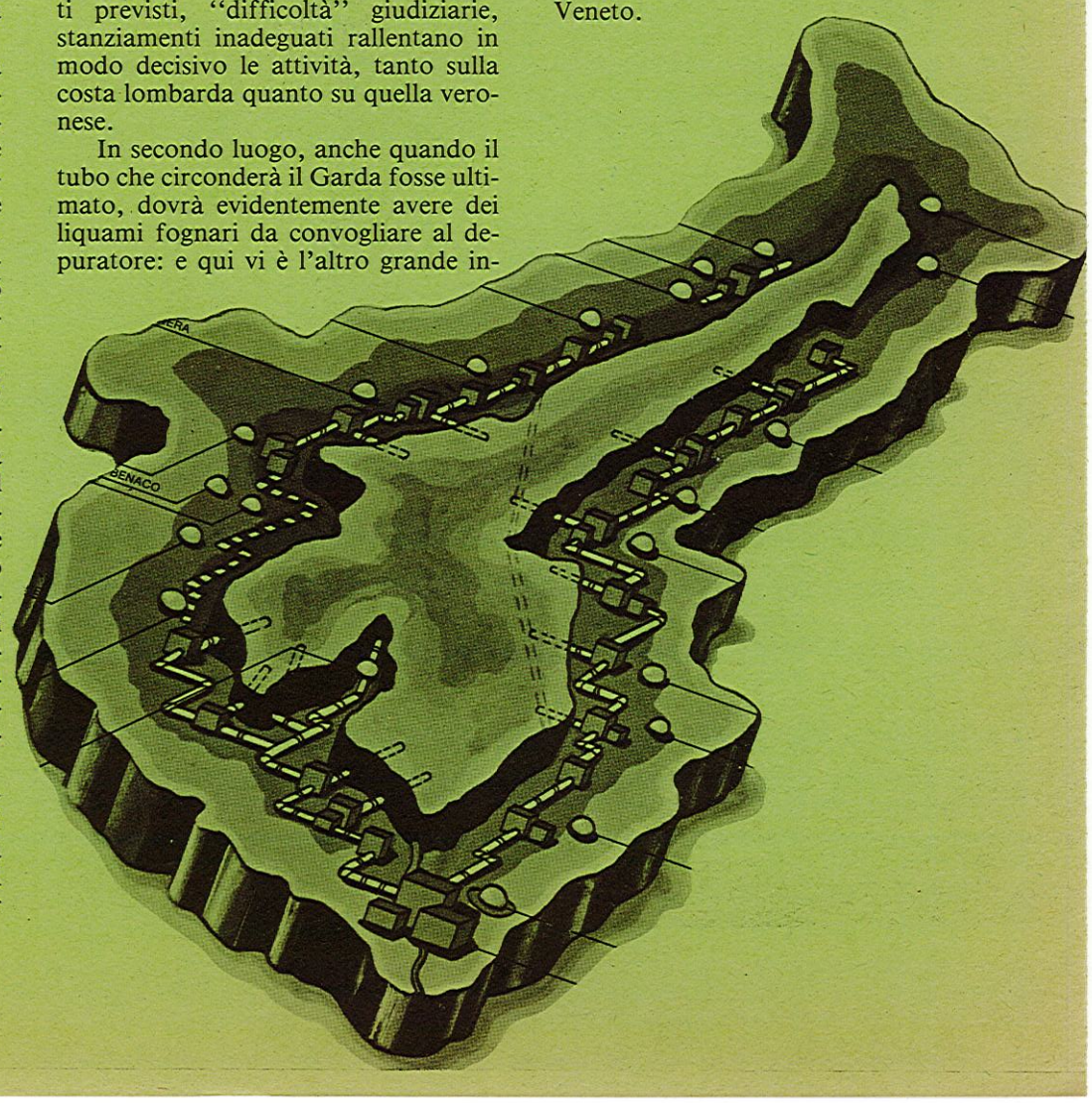
Come stanno, in realtà, le cose? L'operazione-pulizia si dovrebbe fondare sulla costruzione di un sistema di raccolta degli scarichi fognari provenienti dalle località gardesane (con l'esclusione dell'area trentina che adotta impianti autonomi), immessi in un gigantesco tubo collettore che costeggia tutte le rive e, infine, convogliati in un megadepuratore situato a Peschiera del Garda, all'inizio del corso del fiume Mincio. Il depuratore sarà in grado di raccogliere i liquami per un carico massimo pari a 550.000 abitanti equivalenti, con un processo tecnologicamente elementare trattandosi di scarichi non industriali, che consentono un facile recupero e riciclo dei fanghi e la produzione di biogas.

Mentre la propaganda presenta l'operazione-pulizia come praticamente conclusa, lo stadio odierno dei lavori impone, invece, di affermare che nulla è cambiato, anzi complessivamente la difesa ecologica del Garda è più precaria ed improbabile di prima. Lasciamo pure da parte i 35 miliardi finora sborsati dalle Regioni e gli altri 76 concessi dal governativo Fondo di investimento, resta il fatto che il depuratore, ben lungi dall'essere ultimato, funziona solo quando lo "visitano" delegazioni di "autorità" a tagliare nastri beneauguranti; due soli tratti (da Desenzano a Peschiera e da Lazise-sud a Peschiera) sono allacciati, ma la "depurazione" è talmente "efficace" che nel 1983 i due unici Sindaci che hanno avuto il coraggio di emettere le "consuete" ordinanze estive di divieto di balneazione sono stati quelli di Peschiera e Lazise: le due aree, cioè, "allacciate" al depuratore sono precisamente quelle in cui l'acqua viene riconosciuta inquinata!

Eppure per l'esecuzione del progetto sono stati costituiti due appositi Consorzi di Enti Locali (il "Garda Uno" per la regione lombarda, il "Consorzio riviera veronese" per quella veneta) che stanno lavorando in maniera improvvisata, frammentaria e, forse, anche illegale dal momento che la magistratura lombarda ha bloccato i lavori del lotto di Toscolano per probabili irregolarità nell'assegnazione degli appalti.

Da Toscolano "cominciano" alcuni guai tecnico-ecologici di rilevante gravità, in quanto da lì parte un collettore sotterraneo che dovrebbe attraversare il lago fino a punta S. Vigilio, perforare la splendida penisola e congiungersi a Cisano con il collettore circumlacuale di terra. Questa gigantesca condotta, che attraversa in diagonale per una quindicina di chilometri il Garda, viene giudicata da molti esperti di ingegneria idraulica una soluzione azzardata, economicamente ed ambientalmente, anche senza considerare la natura sismica dell'area interessata.

In che cosa si risolve, allora, questa "operazione Garda"? Innanzitutto il collettore deve venir ancora completato; oltre alla faraonica conduttura sublacuale, dei circa 200 chilometri complessivi di collettori previsti dal progetto, ne sono stati realizzati appena la metà: errori nell'esecuzione delle opere, modificazione continua dei tracciati previsti, "difficoltà" giudiziarie, stanziamenti inadeguati rallentano in modo decisivo le attività, tanto sulla costa lombarda quanto su quella veronese.

In secondo luogo, anche quando il tubo che circonderà il Garda fosse ultimato, dovrà evidentemente avere dei liquami fognari da convogliare al depuratore: e qui vi è l'altro grande inganno della propaganda ufficiale: infatti nessun Comune gardesano (salvo i tratti sopra ricordati, con i bei risultati che abbiamo descritto) dispone di un completo e funzionante sistema fognario in grado di allacciarsi al tubo collettore. Non è catastrofistico prevedere che, a collettore ultimato, avremo una cattedrale nel deserto costosa e inutilizzabile; intanto, per chi non lo sapesse, i Comuni del Garda continuano a scaricare direttamente le fognature nel lago. Se tutto andrà bene, l'intera opera potrà funzionare non prima degli anni '90.

In terzo luogo, il collettore sta provocando un enorme guasto ecologico poiché viene collocato, anziché lungo la strada gardesana o comunque a terra, direttamente sulla costa; così si è modificata la fisionomia naturale delle rive, si è modificata l'espansione delle acque creando scogliere artificiali di metri cubi di materiali e di terriccio: dove c'erano l'acqua e i canneti, adesso vi sono parcheggi, moli per cantieri di motoscafi, "prati verdi" e "spiaggete" per albergatori "ammonicati", orribili "passeggiate" sollecitate da amministratori comunali di destra e "di sinistra" il tutto senza nessuna autorizzazione. Tra non molto, il Garda sembrerà un'enorme vasca-da-bagno, sfigurato nei suoi tratti di lago dolce e verde, costellato di "strutture" cementizie e speculative. Soltanto un bluff della propaganda del potere? No, una distruzione irreversibile di un'altra disgraziata porzione del territorio del Veneto.